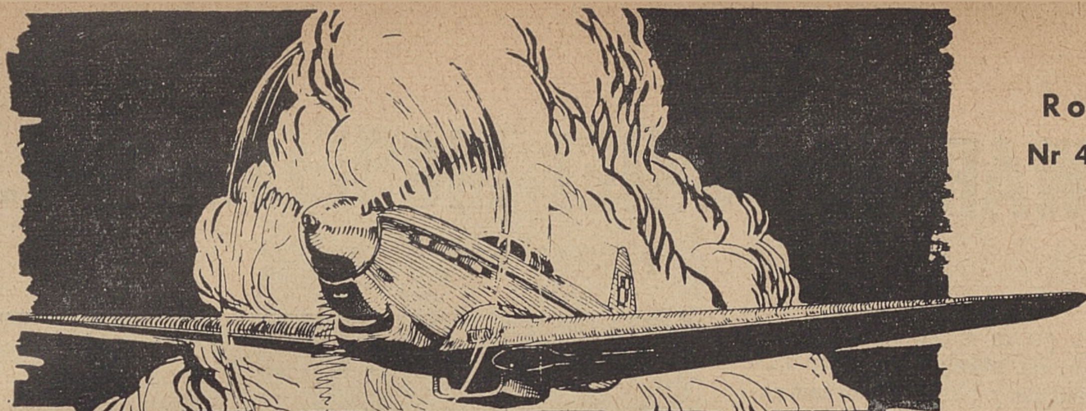
Cena 10 zł

9 – 16 grudnia 1947

Rok II
Nr 49 (77)



SKRZYDŁA i MOTOR

TYGODNIK MŁODZIEŻY LOTNICZEJ

PRZEZ LIGĘ NA SZYBOWCE I SPADOCHRONY!

JUŻ W NASTĘPNYM ROKU ROZPOCZNIE LIGA LOTNICZA REALIZACJĘ SZEROKO ZAKROJONEGO PROGRAMU WYSZKOLENIA SZYBOWCOWEGO I SPADOCHRONOWEGO

Poniżej na zdjęciu: Grupowy skok spadochronowy na Świecie Lotnictwa 1946 roku w Bydgoszczy.

W WARSZAWSKIEJ MODELARNI Z. W. M.

PAWEŁ ELSZTEIN, chor.

Niecałe 50 m od mostu Poniatowskiego, na praskim brzegu stoi duży, drewniany barak. Poprzez nasyp gruzu odnajduję wejście, przechodzę przez ciemną salkę, drugie drzwi... i jestem już w pierwszej modelarni Z. W. M. w Warszawie.

Duża, widna i czysta izba. Panuje tu uroczysty nastrój pracy. W środku sali piecyk; taki zwyczajny „żelaźniak", ale daje sporo ciepła, jak się często podkłada. Dwa rzędy nowiutkich stołów dają wiele miejsca dla obecnych tu dzisiaj 12-tu chłopaków. W kącie wspaniała meblowa szafa — na razie przeznaczona na narzędzia. Na oknie radioodbiornik, przykręcony na „mały gaz" przyjemnie oddaje muzykę, z odbywającego się akurat Festiwalu Słowiańskiego. Chłopcy pracują na wyścigi.

Pierwszy szkolny model już wykonany. Naturalnie „Orlątko" — innych planów jeszcze nie ma. „Już dzisiaj latał" — chwali się młody konstruktor.

Wspólnie z instruktorem Gryglickim obchodzimy miejsca pracy. Ten już kończy skrzydła, pojutrze oklei i zaraz wypróbuje. Ci dwaj w rogu niedawno rozpoczęli pracę. Kleją już „Muchę" z kartonu. Zapał niesłychany.

Przyjemnie jest patrzeć na czyjąś radość. A widzę ją na wszystkich twarzach. Stary Kowalski, opiekun przystani też się cieszy. „A niechtam chłopaki pracują — nasi lotnicy" — pyszni się. „Stoły dla szkoły sam robiłem. Znam się na robocie, 20 lat pracuję przy przystaniach na łodziach i żaglówkach.

Na robocie w drzewie znam się"! — mówi Nowakowski pracownik żeglarski na przystani.

Gdy zapalą się tylko światła w modelarni ZWM-u, opiekunowie Nowakowski i Kowalski są już u „swoich" chłopaków.

Oglądam pracę chłopców. Na ogół robota czysta, staranna. Jest kilku zaawansowanych, ci budują własne konstrukcje. Kolega Wopiński kreśli jakąś rekordówkę. Mały Karolak „rozgryza" subtelne kształty własnego szybowca.

Po oficjalnym zapoznaniu rozgadaliśmy się na dobre.

Ciekawy jestem, jak dowiedzieli



Pod fachowym okiem instruktora Zdzisława Gryglickiego praca idzie bardzo składnie.

się o modelarni? A, to instruktor nas zwerbował! — odpowiadają. Okazuje się, że niestrudzony kolega Zdzisio obiegł wszystkie szkoły z cyklem pogadanek o lotnictwie i w taki sposób postarał się o uczniów.

Duża ilość chłopców dowiedziała się o nowej modelarni „pocztą pantoflową", po prostu od kolegów. Nic się przecież na długo nie ukryje.

Chłopcy stają się rozmowni. Witold Grajecki jeszcze rok temu chodził do szkoły w Kijowie, a dziś

Witold Grajecki okleja skrzydła swojego pierwszego modelu — „Orlątka".



Ryszard Pajewski mimo, że jest jeszcze młody — modelarstwo traktuje bardzo poważnie.

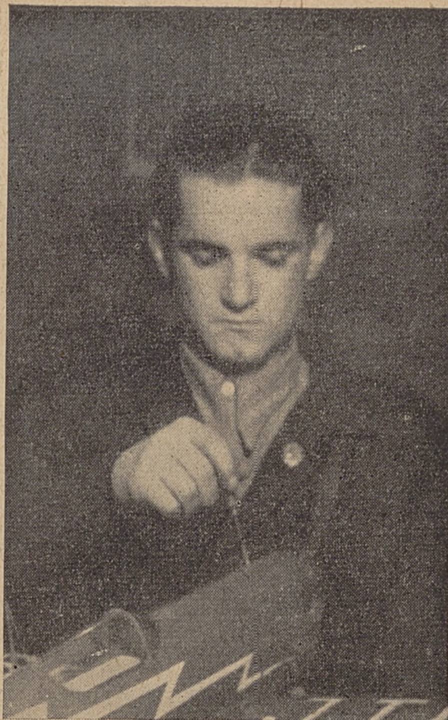


buduje modele w kraju. Ma 17 lat, urodził się w ZSRR. W zeszłym roku razem z rodzicami wrócił do Polski. Mówi płynnie po polsku, bez obcego akcentu.

Od wczesnej młodości wychowywany w radzieckiej szkole, uczył się polskiej mowy, o czym pamiętali rodzice. Ojciec Witka, ślusarz z zawodu pracował w fabryce mebli w Kijowie, obecnie jest na kolei. Witek chce być mechanikiem lotniczym, trochę marzy o mundurze, ale to chyba później — mówi skromnie.

Ryszard Pajewski ma lat 16, należy do ZWM-u. Chodzi do VI klasy szkoły powszechnej. W domu ciężko, matka pracuje na utrzymanie. Ale Rysiek jest młody i uczy się lotnictwa — jak mówi — tutaj, u pana Gryglickiego.

Paweł Sieradzki lat 19, elektryk, dowiedział się od kolegi, przyszedł i dzisiaj kończy pierwszy swój model latający. To nic, że późno zaczął — tłumaczy, ale w lotnictwie



Janusz Walczyk wykańcza swój model.

zostanie — na pewno. Ta elektryka to taki rodzinny zawód. Ojciec też elektryk. Buduje obecnie trakcję Śląsk — Warszawa. Może przyda się i w lotnictwie elektryk? — Na pewno!

Janusz Walczyk, to prawdziwy czysto warszawski typ. Ma lat 18. Uczy się w IV Gimnazjum Miejskim, na kursach wieczorowych. W dzień jest gońcem w Zarządzie Miejskim. „Latam po całych dniach z papierami, w ten sposób pomału zaprawia się człowiek do prawdziwego latania. Ale papierowej roboty nie lubię. Ot, tworzyć, budować! Dlatego jestem tu, a nie na spacerze z dziewczynką“ — śmieje się.

Ciekawe, że większość chłopaków oprócz skrytego marzenia zostania pilotami, wypowiada się szczerze za mechaniką.

Tak pracują chłopcy w modelarni ZWM-u: Każdą wolną chwilę poświęcają pracy i nauce.

* * *

Myślę, że w T. S. L. należy szykować więcej łóżek dla przyszłych mechaników lotnictwa.

KAŻDY NASTĘPNY MODEL MUSI BYĆ LEPSZY OD POPRZEDNIEGO

Jest już zupełnie ciemno, gdy ulicami Jeleniej Góry „dobieram się“ na ulicę Drzymały. Wyszedłem przed chwilą z jasnego pokoju Aeroklubu, zachęcony pytaniem któregoś z młodych członków klubu: „Czy widział Pan już szkołę profesora Blarowskiego?“ Przyznałem ze skruchą, że nie. Ażeby powetować to przeoczenie, którego nigdy bym sobie nie wybaczył, idę odwiedzić pracownię i konstruktorów małego lotnictwa.

Ulice puste, ciemne, z rzadka tylko oświetlone gazowymi latarniami. Po chwili jestem na miejscu. Wchodzę. Wielka sala. Na ścianach porozwieszane modele i plany. Szafy z narzędziami, długie stoły. Na naczelnym miejscu pod godłem państwowym i fotografiami Prezydenta i Marszałka — śmigło lotnicze. Przy stołach młodzi chłopcy. Są też i dziewczęta. Pracują w ciszy i skupieniu.

Wśród młodzieży uwija się starszy, miły pan. Na pewno profesor. Jakoż intuicja mnie nie myli. Zaczynamy rozmowę.

Nasza modelarnia — mówi prof. Blarowski — powstała prawie z niczego. To, co pan tutaj widzi, to wszystko zdobyte własną pracą. Dwa lata temu otrzymaliśmy lokal. Nie było narzędzi, materiału, światła. Dziś jesteśmy już jedną z lepiej zaopatrzonych modelarni w Polsce. Sprzęt nasz obliczony na płynną gotówkę, wyraża się kwotą kilku milionów złotych.

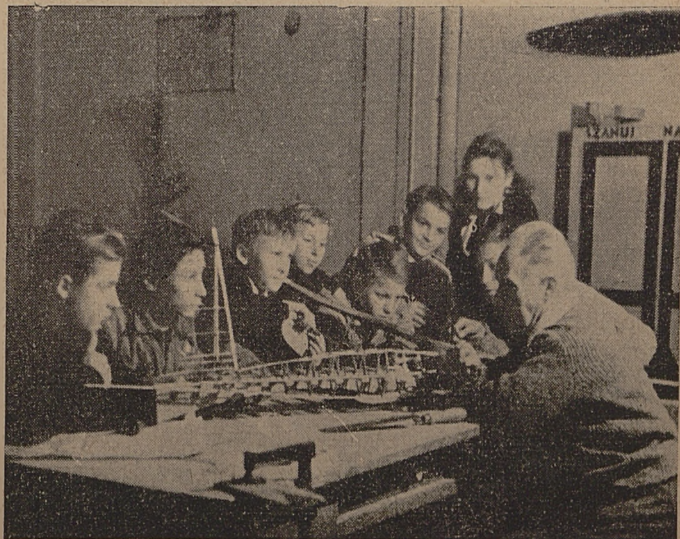
Jestem mile zdumiony i zaciekawiony. Profesor wyjaśnia:

— W maju 1946 roku przechodząc ulicą zauważyłem budynek, w którym można byłoby założyć wielką modelarnię. Zgłosiłem to do władz i otrzymałem go. Wziąłem się raźno do pracy, to znaczy, że za ostatnie (swoje własne, naturalnie) 100 złotych kupiłem u introligatora grubą książkę.

—?

Profesor Blarowski śmieje się. — Tak jest proszę

Profesor Blarowski ze swoimi chłopcami.



pana! Książkę pamiątkową modelarni. Introligator, któremu wyjaśniłem cel, dla którego przeznaczam stronice kupowanej u niego księgi, zrezygnował z zapłaty. To był pierwszy datek od miejscowego społeczeństwa dla naszej modelarni.

A potem już poszło normalnie. Zwerbowałem kilku modelarzy. Ruszyliśmy — że się tak wyrażę — w teren. Hulaliśmy po Jeleniej i okolicy aż miło. Ten przyniósł młotek, ów stary pilnik. Założyliśmy światło. Urządziliśmy, starą modłą, kilka zabaw, jedną zbiórkę uliczną. Oprócz tego zaczęliśmy dobierać się do kieszeni statecznych obywateli. Kto tylko złożył jakiś datek, wpisywał się do naszej księgi pamiątkowej.

Dziś mamy prawie wszystko. Jest nawet kilka tokarni do obróbki metalu i drzewa. Ostatnio otrzymaliśmy od Państwowej Wytwórni Przyrządów Precyzyjnych maleńką tokarnię, wartości 80 000 złotych. Jest to poważny dar (naturalnie także wpisany do księgi pamiątkowej).

— I jak pan widzi! Szafy pełne przyrządów — w magazynie zapas materiału na kilka lat, a co najważniejsze — to spora liczba zapalonych modelarzy!

To mnie ciekawi najbardziej. Ilu modelarzy przewija się przez pańską szkołę, profesorze? — pytam.

Profesor śmieje się lekko zażenowany. — Przez tę oto szkołę przechodzi dziennie kilka setek chłopaków. Nie jest to przesada, gdyż jak pan wie, Ministerstwo Oświaty szykuje okólnik, że zajęcia modelarskie będą u nas w Polsce przeprowadzane w ramach normalnych zajęć szkolnych. Ja, że tak powiem, uprzedziłem Ministerstwo i już od kilku miesięcy, dzień w dzień, przychodzą do mnie całe klasy. Każda grupa ma swoje godziny, tak, że jedni odchodzą, a drudzy przychodzą. System ten daje świetne wyniki. Bardzo pomocnym w mojej pracy jest kolega, instruktor modelarski Edward Szczepaniak. Pracujemy obaj od rana do nocy.

Patrzę na profesora z podziwem. Ten cichy człowiek potrafi zaimponować. — Ile pan ma właściwie lat i czy profesor — to tytuł naukowy? — pytam.

— Mam 72 lata, a co do tytułu, to rzeczywiście jestem pedagogiem!

Pytam o bliższe dane. Okazuje się, że profesor Blarowski pracuje w modelarstwie od 1910 roku, kiedy to po wielu wędrówkach w rozmaitych uczelniach na terenie całej Polski, zorganizował w Kętach w Seminarium Nauczycielskim modelarnię.

Od tej chwili pracuje bez wytchnienia nad rozwojem „małego lotnictwa". Widać po nim, że całą duszą jest oddany modelarstwu.

Zaczynamy wędrówkę po sali. Zwiedzamy każdy kąt.

Rzeczywiście — kierownik tej szkoły nie przesadzał. Mają wszystko.

Rozmawiam z uczniami o ich pracy w modelarni. Rozprawiają z zapałem. Czas, spędzony w modelarni — to najprzyjemniejsze chwile. Czytam: „Każdy model musi być lepszy od poprzedniego". To słowa na afiszu, który wykonali sami uczniowie i — jak się okazuje wiernie trzymają się tej zasady.

Modele przez nich wykonane, to prawdziwe cacka. Cieszą wzrok pięknością i harmonią linii, są czysto i starannie wykonane.



Fachowa dyskusja nad wyczynowym modelem.

Szykuję się do odejścia. Śpieszę na pociąg. Żegnam się z profesorem i chłopcami.

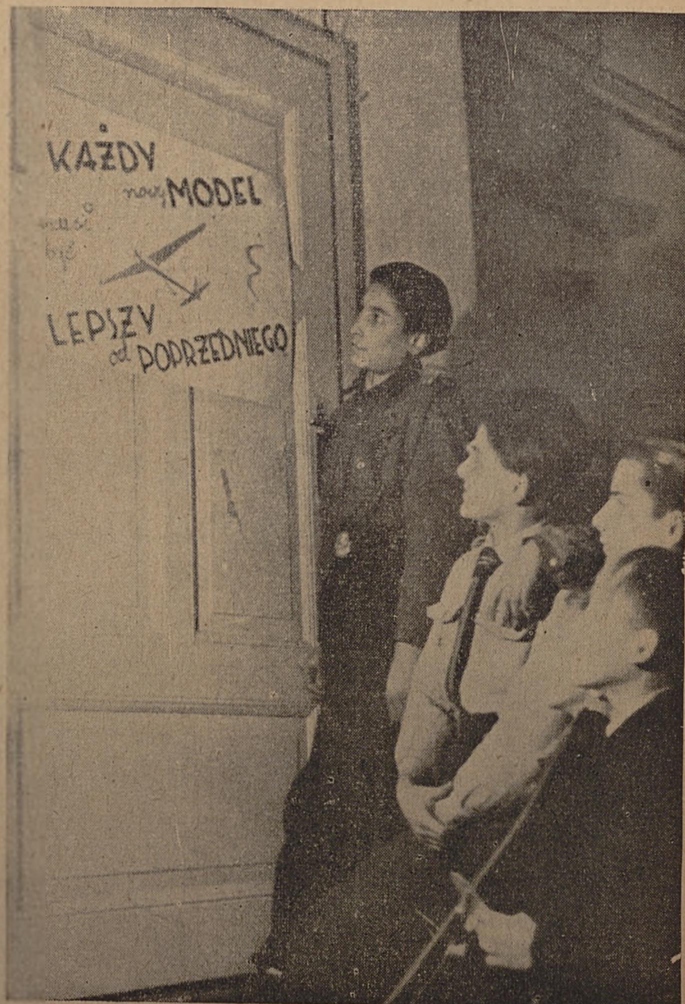
Jestem już przy drzwiach, gdy przypominam sobie, że coś jeszcze mam do załatwienia. Wracam z powrotem.

Pytam profesora o „książkę darów na modelarnię". Wręcza mi ją z miłym, ciepłym uśmiechem. Jestem zmieszany, gdyż suma, którą chcę ofiarować, wydaje mi się śmiesznie niska. Profesor to wyczuwa.

— Niech się pan nie przejmuje — odpowiada na moje zmieszanie. — Tu nie o wielkość sumy chodzi — tu chodzi o serce, o zrozumienie.

Z lekkim już sercem kładę podpis.

(SKOCZEK)



AKCJA „300"

Rozmawialiśmy w Redakcji na temat rozwoju SiM-u, powiększenia objętości pisma, polepszenia szaty graficznej, podniesienia poziomu artykułów, nowel i reportaży. W toku dyskusji wyłonił się zasadniczy warunek przeprowadzenia tych wszystkich zmian na lepsze: minimum trzykrotny wzrost ilości prenumeratorów i wzrost wysokości nakładu.

* * *

Wiem, że każdy z Was chce, aby pismo było ciekawe, ładne i jak największe. Wiem, że szeregi Czytelników SiM-u liczą wiele setek dzielnych i energicznych pracowników lotnictwa, modelarzy, spadochroniarzy, szybowników i pilotów silnikowych. Pewny jestem, że moje słowa nie będą rzucone na wiatr.

Są możliwości, by SiM wychodził na 16-tu stronach, z których 8 będzie dwukolorowych, a cena pozostanie niezmieniona. Żeby tak się stało, nie wystarczy jednak samo „chcenie" Czytelników — potrzebna jest konkretna praca. Pismo jest nasze i musimy je nie tylko czytać i redagować, ale także walczyć o jego jutro.

A więc przystępujemy po lotniczemu do natarcia!

C e l: zdobyć trzy razy tylu prenumeratorów, ilu było w roku bieżącym, tzn. osiągnąć 300% dotychczasowego stanu.

S z a n s e: Liga Lotnicza liczy w tej chwili 200 000 członków. Jeśli tylko co piąty członek Ligi zaprenumeruje SiM — cel zostanie osiągnięty.

T a k t y k a: każdy stary prenumerator SiM-u wpłaca natychmiast prenumeratę na rok 1948.

W ciągu najbliższych dni, każdy stary prenumerator werbuje co najmniej dwóch nowych żołnierzy do naszej armii Czytelników „Skrzydeł i Motoru".

N a g r o d y i o d z n a c z e n i a: Największą nagrodą będzie dla nas kolorowy, szesnastostronicowy SiM. Niezależnie od tego, każdy, który zwerbuje 10-ciu nowych prenumeratorów i prześle ich dowody wpłaty do Redakcji — dostanie bezpłatną prenumeratę SiM-u dla siebie. Będzie mógł ją zresztą przekazać na rzecz jakiegoś niezamożnego kolegi, lub uderzyć przy jej pomocy na niezdobytą twierdzę — szkołę, w której nie ma koła Ligi Lotniczej.

Koło Ligi Lotniczej, które do dnia 15 lutego zwerbuje największą ilość prenumeratorów otrzyma specjalną nagrodę: Redakcja SiM-u złoży mu wizytę na swym samolocie i... obejmie nad nim specjalną opiekę na okres jednego roku (materiały modelarskie, kursy, książki itd.).

K o m u n i k a t y z p o l a w a l k i, podawane co tydzień w SiM-ie będą zawierały procent wykonania postawionego sobie przez nas zadania i nazwiska przodujących „Simkarzy".

* * *

Znając brać lotniczą, która gada mało, a robi dużo, sądzę, że dogadaliśmy się całkowicie. Rozpoczynamy akcję „300". Start!

(PELENG)

KOMUNIKAT NR 1, z dnia 1 GRUDNIA 1947 R.
W chwili obecnej, na miesiąc przed Nowym Rokiem, — stan Czytelników, którzy opłacili prenumeratę na rok 1948 wynosi 4%.

SKOK NA BOSAKA

Byłem wówczas jeszcze w kompanii wartowniczej, oczekując wolnych miejsc w eskadrze szkolnej. Trzeci miesiąc już mijał, jak pełniąc wartę przy hangarze z zazdrością przyglądałem się latającym samolotom. W każdym z nich siedział przecież człowiek. Często latało ich dwóch — uczeń z instruktorem. Co chwila któryś lądował. Co chwila inny wznosił się w powietrze. Latali w „stefę" na akrobację, kręcąc pętle, beczki, spirale, korkociągi. A ja czekałem. Czekałem cierpliwie swojej kolejki, aby... och, żeby już móc latać.

Tymczasem żadne znaki na niebie, ani na ziemi nie wskazywały na to, żebym miał wkrótce być przeniesiony do eskadry. Takich, jak ja, było więcej. Nie pozostawało nic innego, jak czekać cierpliwie.

Pewnego dnia gruchnęła wieść, że organizuje się kurs skoków spadochronowych i że my z kompanii wartowniczej również możemy się szkolić. W pierwszym momencie ucieszyłem się ogromnie. Przecież będziemy latać, choć tylko jako pasażerowie, ale znajdziemy się wreszcie w powietrzu. Później ostygłem trochę w mym entuzjaźmie. Niby te spadochrony to taki mocny, hartujący sport, ale...

Muszę się przyznać, że choć to spadochroniarstwo miało mnie zbliżyć do latania, to jednak nie miałem zbytniego zaufania do tych parasoli. Co innego samolot. Dajesz gazu—wznosi się, wyrównasz lot—płyniesz przed siebie — pokonujesz przestrzeń. A ten parasol... Pół godziny mordują się silniki, żeby wywindować cię na te 800 czy 1 000 metrów, a potem buch głową w dół... w kilkanaście sekund jesteś z powrotem na „mamusi—ziemi".

Dobrych parę dni chodziłem z tą decyzją, przeżywając w sobie hamletowski problem: być, albo nie być... spadochroniarzem.

Tymczasem wypadki potoczyły się szybko tak, że nie zdążywszy na zimno rozgryźć kwestii — zapisałem się na kurs.

Było nie było...

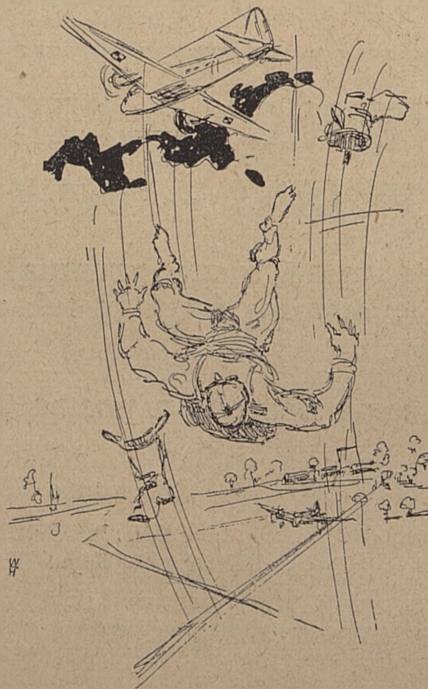
Prawdopodobnie o przyspieszeniu tego postanowienia zadecydował fakt, że wszyscy moi koledzy bez wyjątku uczynili to samo. W gromadzie jakoś raźniej.

Rozpoczęły się wykłady teoretyczne. Młody, niezwykle miły, starszy lejtnant Biełyj (wtedy mieliśmy jeszcze radzieckich instruktorów) w słowach prostych i jasnych objaśniał nam budowę spadochronu. Wyliczał linki, cel skośnego zszywania w romby czaszy spadochronu, znaczenie otworu „kominka" w środku czaszy itd.

Wykłady stały się dla nas nie tylko urozmaiceniem w naszej monotonnej służbie. Instruktorzy radzieccy pozyskali nas sobie doskonałym i nadzwyczaj przystępnym sposobem prowadzenia nauki. Już nie tylko dla poznania arkanów „paraszutnej" sztuki, ale dla posłuchania opowiadania o spadochronach, o „paraszutistach", o przygodach spadochronowych, którymi wykładowcy przeplatali suche i może skądinąd nużące wykłady, biegliśmy na wyścigi do sali wykładowej.

Czas upływał znacznie szybciej. Teraz co prawda zapomnieliśmy trochę o lataniu. Uwagę naszą przykuwały „parasole". Ale w końcu i to zaczęło się nam nudzić. Tyle teorii, a z tymi skokami nic nie słychać.

Wreszcie zaczęły się ćwiczenia



na samolocie stojącym na ziemi. Ćwiczenia mające na celu przyuczenie nas do pewnych wystudiowanych, najwłaściwszych i najekonomiczniejszych ruchów. Ubrani w spadochrony wchodziliśmy do samolotu i kolejno, „markując" ruchy otwierające spadochron, wyskakiwaliśmy na ziemię z dwumetrowej wysokości.

Było to zabawne, ale znowu zaczęło się nudzić.

Wreszcie nadszedł dzień uroczysty. „Cykoria" była powszechna.

Ogłoszono, że „dziś przed zachodem słońca grupa pierwsza wykona skoki". Przed zachodem słońca. Dlaczego przed zachodem? Dlaczego nie z rana, nie zaraz? Żeby już mieć to za sobą!

Chodziliśmy wszyscy uroczyście zdenerwowani.

Dziś, przed zachodem. Nie jeden pisał list do narzeczonej, że dziś...

Rozmowy toczyły się niby normalnie. Życie płynęło normalnie. Ci, którym służba wypadła, niby to z żalem szli na posterunki, ale nie jeden był zadowolony, że dla niego jeszcze się odwlekło.

A myśmy mówili sobie w duchu —czekaj bratku, co się odwlecze, to i tak będzie skakało.

Napięcie oczekiwania i „cykoria" doszły do szczytu, gdy nam kazano wchodzić do obszernego Li—2.

Aż nadto dobrze widać było, że wszyscy nadrabiali miną. Tylko nasz instruktor, starszy lejtnant Biełyj chodził beztrosko, swym zachowaniem dodając nam otuchy.

Gdy cała dwudziestka znalazła się w mrocznym wnętrzu samolotu, instruktor trochę spoważniał i sprawdził z dokładnością automatu, czy każdy spadochron jest w porządku i przy tej okazji sprawdził również napięcie emocjonalne u delikwentów.

Widać ocena wypadła pomyślnie, bo dał znak pilotowi, który zapuścił silniki i pokołował na start.

* * *

Z tysiąca metrów lotnisko nasze wyglądało jak niewielki, zielony, trochę nieforemny płat, otoczony wieńcem zabudowań i hangarów. W czerwieniących się promieniach zachodzącego słońca budynki płonęły ciepłym blaskiem. Od czasu do czasu błyskała krwawo szyba.

Na znak instruktora ustawiliśmy się w dawno wyćwiczonym porządku przy wyjściu z samolotu.

Jeszcze chwila... Pilot daje znak syreną. Skakać!

Jestem piętnasty. Szybko nikną w otchłani moi poprzednicy. Z każdym krokiem, gdy zbliżam się do otworu, serce czuję bliżej gardła. Obserwuję kolegów. Są spokojni, choć skupieni. Tylko gdzieś, głęboko ukryty siedzi lęk przed nieznanym, przed pierwszym skokiem...

Przede mną już tylko dwóch, jeden. Teraz ja. Stoję w otworze. Szum pędzącego powietrza zagłu-

sza słowa — znak instruktora — chwila wahania — silne pchnięcie i czuję, że lecę lekki, pozbawiony zda się ciężaru.

Nagłe szarpnięcie. Nad głową z hukiem wykwita biała bania i po chwili spokojnie, strasznie spokojnie i powolutku opadam ku zielonemu płatowi lotniska.

Mija oszołomienie. Rozglądam się dookoła. Daleki, lekko zasnuty mgłami horyzont mieni się cudnymi kolorami zachodu.

Tylko dlaczego tak mi jest zimno w nogi?

Siedzę w pasach wygodnie i przenoszę wzrok z otoczenia na nogi i o dziwo: na nogach nie mam butów. Jedynie onuce, przywiązane trokami spodni powyżej kostki, powiewają triumfalnie ku mnie z kierunku, w którym spadam.

Zmartwiłem się bardzo. Takie były wygodne, choć trochę za luźne te moje saperki!

Nagle ujrzałem pod sobą białe koła czaszy lądujących na trawie poprzedników.

Zbliżam się ku ziemi — zresztą dość gwałtownie. Podciągam się na pasach, nogi podkurczam. Hop! I przepisowo padam na prawy bok, a z góry kładzie się majestatycznie czasza spadochronu, przykrywając mnie, leżącego przez chwilę na trawie.

* * *

Cała nasza eskadra szukała tych butów. Schodzili w kratkę tyralierą lotnisko, badając piędź po piędzi. Znaleźli tylko jeden but, drugi przepadł.

Świadkowie, którzy obserwowali skoki z ziemi twierdzą, że coś strasznie świszczało wśród spadających spadochroniarzy. Cudów nie ma — świszczały moje buty. A ja trzy dni chodziłem na bosaka, zanim protokólarnie stwierdzono stratę butów, spowodowaną okolicznościami nieprzewidzianymi i zanim nie otrzymałem nowej pary. Tylko tym razem dobrałem co prawda mniej wygodne, lecz nie spadające z nóg.

A. M.

W MARIANKACH MAJĄ LIGĘ LOTNICZĄ

Wysoko na błękitnym niebie buczał silnik samolotu. Jasiek podniósł do góry głowę i przykrywszy dłonią oczy od słońca patrzył. Nie raz i nie dwa przychodził tutaj, ażeby popatrzeć na ćwiczenia lotników wojskowych. Wystawał godzinami, wpatrzony w różnego rodzaju ewolucje. Znał na pamięć każdą figurę akrobacji. Lecz najbardziej pociągało go jednak spadochroniarstwo. Uprzedzony zawsze przez znajomego porucznika wiedział, o której godzinie rozpoczną się skoki.

Nie było wówczas siły, która mogłaby go oderwać od asystowania przy tej ceremonii. Znali go wszyscy piloci i darzyli sympatią — zresztą wzajemną.

Jasiek przemyśliwał, jak zostać pilotem. Nikomu się z tych myśli nie zwierzał — lecz widać było to po nim, gdy z zapałem rozprawiał w gronie kolegów na tematy lotnicze. Największym jego zmartwieniem było — że był za młody. Do lotnictwa trzeba mieć odpowiednią ilość lat. Trzeba skończyć szkołę.

* * *

Obiad zjadł z apetytem. Odrobił lekcje i wybierał się właśnie na lotnisko, gdy wszedł ojciec. Rzucił na krzesło ciężką torbę listonosza i z radośnie uśmiechniętą twarzą rzekł w kierunku żony:

— Szykuj się, Marysiu! Za tydzień wyjeżdżamy!

Jaśka zatkało. Słyszał już od dawna o możliwościach przeniesienia na prowincję ojca jego, listonosza, który sam o to prosił, gdyż niedomagał trochę ze zdrowiem i chciał odpocząć na świeżym, wiejskim powietrzu.

W pierwszej chwili ucieszył się z tego ogromnie. Lubił wieś, ruch na powietrzu i pachnący żywicą las (zawsze z pojęciem wsi łączył widok lasu). Lecz uprzytomnił sobie nagle, że wyjeżdżając z miasteczka pożegna na długo ćwiczących w powietrzu lotników, że nie zobaczy więcej lecących w słońcu spadochroniarzy.

Chciał coś powiedzieć na ten temat, lecz widząc radość ojca, zrezygnował.

Pogwizdując przez zęby marsz lotników zabrał się do pakowania swoich szpargałów.

* * *

Zamieszkali w daleko położonej od kolei i dróg wsi, o dźwięcznej nazwie Marianki. Jasiek uczęszczał do szkoły. Uczył się pilnie, lecz brakło mu codziennego widoku lotniska.

Pewnego razu ojciec jego z codziennej wędrówki z listami przyniósł do domu numer „Skrzydeł i Motoru". Na wierzchu tygodnika widniał napis: Do zwrotu. Adresat wyjechał, nie podając miejsca pobytu. Jaśka zainteresował wielki samolot na okładce. Ostrożnie, żeby broń Boże nie zniszczyć kartek, przejrzał cały numer. Złapał się za głowę. Dopiero teraz uświadomił sobie w całej pełni, że zakopany w dalekiej wsi nic o tym nie wiedział, że powstała Liga Lotnicza, że każdy może być jej członkiem, że (i to było najważniejsze) Liga Lotnicza gwarantuje każdemu wyszkolenie lotnicze, o ile odpowiada warunkom zdrowotnym itd., itd.

Zaprenumerował „SiM". Czytał go sam. Potem omawiał go z kolegami. Chciał zostać członkiem Ligi — lecz Marianki były małą wsią, do najbliższego miasta powiatowego było kilkadziesiąt kilometrów.

Jasiek był w rozpaczy. W przypływie zdenerwowania zwierzył się ze swych trosk ojcu.

Ojciec wzruszył ramionami: — Jeśli nie ma innej drogi, to założcie Koło Ligi Lotniczej sami — i zaczął się golić.

Jaśka uderzyła ta myśl. Rzeczywiście! Przecież może przy pomocy kolegów i nauczyciela założyć własne koło lotnicze! Zabrał się raźno do pracy. Przede wszystkim zaczął namawiać kolegów w szkole. W krótkim czasie zebrał wokół siebie sporą grupkę takich jak on zapaleńców. Gdy sprawa dojrzała na tyle, że można było zwołać pierwsze zebranie, poproszono kierownika szkoły, ażeby objął nad nimi opiekę. Stary pedagog wysłuchawszy ich rzekł z uśmiechem: — Już dawno wiem co się święci, szkoda, że mieliście do mnie tak mało zaufania, moi drodzy; pomógłbym wam przecież od początku.

Chłopcy zawstydzili się bardzo, a Jasiek najwięcej.

* * *

Pierwsze zebranie Ligi Lotniczej przy szkole w Mariankach odbyło się pewnego listopadowego dnia po południu. Stawiła się cała szkoła. Nawet woźny Mateusz, stary weteran z tamtej wojny, przycupnął na swym stołeczku przy drzwiach, marsowym spojrzeniem lustrując salę.

Zebranie zagaił kierownik szkoły, mówiąc o celach i zadaniach Ligi. Następnie zaczęto wybierać zarząd. Prezesem koła został wybrany jednogłośnie Jasiek. Opiekunem — kierownik. Co do wyboru skarbnika i sekretarza zdania były podzielone. Ostatecznie pierwszą funkcję objął Felek Kostka, drugą zaś Zygmunt Żeleźniak.

W dwa dni później Zarząd Koła wysłał do Warszawy na ulicę Nowogrodzką Nr 49 ,do Głównego Zarządu Ligi Lotniczej list, w którym prosił o zarejestrowanie ich Koła i o przysłanie instrukcji co do dalszego postępowania.

Odpowiedź przyszła nadspodziewanie szybko. Przyniósł ją ojciec Jaśka do domu, gdyż koperta zaadresowana była na adres prezesa. Zarząd Główny zawiadamiał, że Szkolne Koło Ligi Lotniczej w Mariankach zostało zarejestrowane. Przysłano także instrukcje, deklaracje członkowskie i znaczki. Legitymacje przyjdą później.

Jasiek rzucił się w nurt pracy. Nareszcie znalazł większą emocję, niż wystawanie przez długie godziny na lotnisku i patrzenie na to, co robią inni.

Byłem ostatnio w Mariankach. Aż przyjemnie popatrzeć co się tam dzieje. Stary pedagog przypomniał sobie, że kiedyś przed wojną zajmował się modelarstwem. Przy pomocy uczniów i woźnego Mateusza szykują sobie modelarnię. Chłopcy czytają prasę lotniczą, książki. Na wiosnę chcą wybrać się do Warszawy, ażeby prosić o kilku wykładowców, gdyż chcą przeprowadzić u siebie teoretyczny kurs szybowcowy.

Chłopcy z Marianek znaleźli swoją drogę do lotnictwa.

K. G.

BOMBY PRZYJAŹŃ PRZYGODA

12) dr FERR

(ciąg dalszy)

Zapadał mrok nocy letniej. Zarysy lasu zciemniały, a pnie wysmukłych sosen zlały się z sobą, tworząc nieprzeniknioną okiem czerń.

Mimo to dokoła polany wrzało ukryte życie. Z głębi lasu dochodził szum zapuszczanych silników. Od czasu, do czasu, jakaś ciemna sylwetka dwupłata przebiegała wzdłuż polany i unosiła się ponad las, rycząc silnikiem, pracującym na pełnym gazie.

Bolek siedział już w pierwszej kabinie, sprawdzając kontakty; silnik pracował sprawnie. Z tyłu, poza nim, usadowił się łącznik, którego miał dostarczyć do obozu partyzanckiego, operującego na południe od Smoleńska.

Dał znak ręką mechanikom; obaj podeszli do skrzydeł po usunięciu podstawek spod kół; mocne i pewne ich ręce chwyciły uchwyty na końcach dolnych płatów.

— Wpieriod!

Maszyna powoli zaczęła toczyć się, podskakując na nierównościach terenu. Wytoczyli się na linię lasu i zaczęli kołować wzdłuż jego brzegu — na miejsce startu.

Po chwili zatrzymali się obok oficera startowego. Na dany znak prawy mechanik położył się prawie na skrzydła i „Kukuruźniak" zakręcił z miejsca na linię startu.

Nowy znak ręką.

— Gotowo!

Mechanicy zasalutowali i Bolkowi zdawało się, że widzi ich roześmiane twarze.

Powoli włączał gaz, a drążek sterowy odpychał od siebie.

Start nie trwał zbyt długo.

Kilka drobnych podskoków i maszyna oderwała się od ziemi.

Bolek nie wyciągał maszyny. Szedł tuż nad ziemią, wprost na czerniejącą linię lasu. Bezpośrednio przed nią ściągnął lekko drążek i wyskoczył ponad wierzchołki. Zatoczył nad polaną przepisane koło i powoli nabierał wysokości.

Nad lasem było nieco jaśniej, od zachodu szedł jeszcze słaby odblask. Powoli dźwigali się w górę, krążąc nad polaną.

Niebezpiecznie było z tym silnikiem iść od razu w kierunku linii frontu; można było oberwać od własnej artylerii przeciwlotniczej.

Już 500 metrów.

Jeszcze kilka rund nad rozpostartą w dole polaną, skąd znowuż jakaś maszyna wyskoczyła.

1 000 metrów.

Wskazówka wysokościomierza kołysząc się, stale wznosiła się w górę.

1 500 metrów

2 000 metrów.

Można było zacząć lecieć do celu i po drodze jeszcze nabierać wysokości.

Kurs na Smoleńsk.

Rozpoczął się bojowy lot.

Wokoło pod nim ciemniała plama macierzystego lasu.

Na 3 000 metrów zmniejszył obroty. Nie było już potrzeby piąć się wyżej.

Po co niepotrzebnie marznąć.

Do linii frontu lot był monotonny. Nad frontem, którego linię znać było wyraźnie, gdyż poza nią rozpoczynała się linia pożarów, panowała cisza.

Paliły się czasem pojedyncze domy, czasem osiedla.

Nic dziwnego. Hitlerowskie wojska były w odwrocie; niszczyły i paliły wszystko, co miały opuścić, nie chcąc pozostawić nic, czego nie mogły z sobą zabrać.

„Kulturträgerzy" — pomyślał Bolek. Już po raz czwarty przelatywał nad tą linią frontu i zawsze widział ten sam obraz i zawsze, kiedy spostrzegał nowe pożary, to samo określenie przychodziło mu na myśl.

Pożary te umiejscawiał na mapie.

Przydadzą się w dowództwie; będą ważną wskazówką dla sztabów, opracowujących manewry natarcia.

Zaczął obniżać lot.

Nie obawiał się dzisiaj niemieckiej artylerii.

Niech go usłyszą aparaty podsłuchowe.



Więc znów wskazówka wysokościomierza rozpoczęła swój wahadłowy ruch ku dołowi.

— 2 000 metrów.

— 1 500 metrów.

— 1 000 metrów.

Wystarczy.

Zaraz powinni wyjść na „Szosę Warszawską".

„Warszawskoje Szosse"... Nazwa ta szalenie mu się podobała. Zapadła w niego głęboko. Oznaczała ona pochód ku Warszawie (bo przecież w ten dziwny sposób odbywał swą podróż do Ojczyzny).

Spojrzał na zegarek.

Pod nim zaszarzała wstęga drogi, na której widać było migotliwe, drobniutkie światełka, zdążające w różne strony.

Obok szosy, bardziej na południe, szkliła się wstęga linii kolejowej, to zbliżając, to oddalając się od niej.

Powinien być w okolicy Duchowszczyzny, bo linia kolejowa odrywała się od szosy prowadzącej do Smoleńska, skręcając na południe.

Nagle gdzieś w dole rozbłysła czerwona rakieta, a po chwili druga taka sama.

— Zaczyna się — pomyślał Bolek.

— Widocznie mój silnik robi swoje. Zamiast ognia artylerii przeciwlotniczej spotykam zaproszenie do lądowania.

Umiejscowił na swojej mapie lotnisko nieprzyjacielskie.

— Tym razem nie skorzystam z zaproszenia — roześmiał się. — Przyślę wam jutro rano pozdrowienia w moim imieniu; nawet bardzo „gorące" pozdrowienia — z przydźwiękiem wybuchów.

Zrobiło mu się przyjemnie na duszy, że przecież ten pomysł przydał się na coś.

Dzięki temu pomysłowi Niemcy teraz zdradzili swoje pozycje.

Za Smoleńskiem wykonał zakręt w lewo, przeciął pobłyskujący niebieskawo Dniepr i wszedł ponad lasy, obniżając jeszcze bardziej lot.

500 metrów.

Można zacząć szukać!

Pod nim czerniał znowuż las.

Jeszcze kilkanaście minut lotu po kursie i rozpoczęło się kołowanie.

Szukał znajomych świateł.

Musieli go usłyszeć tam w dole, bo gdzieś, w ciemnej plamie, poza skrzydłem rozbłysło nieśmiałe światło.

Skręcił w jego stronę.

Zgasło.

Zatoczył koło w miejscu, w którym je zauważył, potem zrobił zakręt o 180° i zatoczył koło w przeciwnym kierunku. Światło zapłonęło znowu; obok drugie.

Jeszcze jedno koło.

I znowu światło — trzecie.

Okrążył las i szedł na podstawę trójkąta od strony najwęższego boku. Szedł w czarną studnię nocy; wyraźnie w las.

Światła zbliżały się, można było już rozpoznać rozpalone ogniska, błyskające czerwonymi płomieniami.

Brama świateł zbliża się coraz bardziej.

Przymknął gaz i na małych obrotach podchodził do lądowania.

Trzecie ognisko daleko przed nim, to kierunek pola startowego.

Kiedy znalazł się nad nim wyrównał maszynę, która niosła jeszcze jakiś czas, wreszcie koła dotknęły ziemi; powoli ściągał drążek i zupełnie zamknął gaz.

Ogniska momentalnie zgasły.

Zaledwie samolot zdążył się zatrzymać, z mroku wynurzyły się uzbrojone postacie.

Siedział spokojnie.

Zabłysła latarka elektryczna i strumień światła musnął kadłub samolotu; zatrzymał się chwilę na jego twarzy — po czym zgasł; ciemność stała się jeszcze większa.

— Zdrawstwujtie!

— Zdrawstwujtie! — odpowiedział Bolek.

Dwie postacie uchwyciły końce skrzydeł i Bolek pokołował z powrotem ku linii dwu ognisk.

U brzegu lasu wykręcił maszynę w stronę lasu i wyłączył silnik.

(d. c. n.)

SP-ACM JEST SZYBSZY OD ŚMIERCI

KAZIMIERZ GOŹDZIEWSKI, ppor.

Godzina 21.00. Speaker Polskiego Radia przerywa nagle program ogólnopolski. Na chwilę zapada cisza. A potem z głośnika płynie wezwanie:

— Uwaga! Uwaga! Podajemy komunikat specjalny. Kto posiada lekarstwo „Fuadin" — „F" — jak Feliks, „u" — jak Urszula, „a" — jak Adam, „d" — jak Danuta, „i" — jak Ignacy, „n" — jak Natalia — F-u-a-d-i-n przeciwko trychinozie, proszony jest o jak najśpieszniejsze przesłanie dla śmiertelnie chorej rodziny w Inowrocławiu, na adres Publicznego Szpitala Powiatowego. Życie ośmiu osób zależy od szybkiego przesłania leku!

Piętnaście minut trwa jakiś odczyt. Prelegent kończy. Znów słychać znajomy głos speakera:... „F" — jak Feliks, „u" — jak Urszula...

Godzina 21.28. Muzyka lekka. Godz. 21.30 — S.O S. — Kto posiada „Fuadinę"?

Na białych, szpitalnych łóżkach śmiertelnie chorzy ludzie. Cała rodzina. Czy znajdzie się dla nich lekarstwo? Czy otrzymają je na czas?

Wskazówki zegara posuwają się nieubłaganie naprzód. Każda minuta jest droga. Zmęczony całodzienną pracą speaker rzuca w świat wołanie: ...„d" — jak Danuta, „i" — jak Ignacy, „n" — jak Natalia — Fuadin!

Dziwna nazwa, kryjąca w sobie moc przywracania zdrowia.

* * *

Rozpędzony, zlany potem konik zatrzymuje się przy bocznej ulicy. Z wozu wyskakuje człowiek. W ręku ma jakieś zawiniątko. Szybko przebiega przez wyludnioną i opustoszałą ulicę. Chwilę rozgląda się w skupieniu.

Gmach poczty w Jeleniej Górze tonie o tej godzinie w ciemnościach. Lecz spóźniony interesant nie przejmuje się tym wcale. Z nerwowym pośpiechem naciska dzwonek u drzwi wejściowych. Za chwilę jest już w środku. Nie zdejmując czapki, z małą paczuszką pod pachą, tłumaczy naczelnikowi poczty cel swego przybycia. Przyjechał z dalekiego Szunowa od tamtejszego aptekarza; ma ze sobą Fuadinę.

Naczelnik przyjmuje paczkę. Słyszał przez radio apel.

— Proszę podziękować aptekarzowi — mówi — paczka zostanie natychmiast wysłana pocztą! Pocztą? Poczta — to, pomimo najsprawniejszego załatwienia sprawy — kwestia długich godzin, a może i dni. A tam czekają!

Już dawno odjechał człowiek z Szunowa. Naczelnik bije się z myślami. I nagle przychodzi myśl. Szybko nakręca tarczę telefonu.

— Czy Aeroklub? Tu naczelnik poczty...

* * *

Mglisty listopadowy ranek. Zazwyczaj lotnisko Aeroklubu jest o tej porze puste. Jasną plamą bieleje na horyzoncie wyniosły szczyt Śnieżki, pokryty świeżą pierzyną śniegu. Skrzypnęły drzwi hangaru. Z mrocznej czeluści przysadzistego budynku wypełza kształt samolotu. Mechanik zabiera się do pracy. Przygotowuje maszynę do lotu. Pilotów jeszcze nie ma. Nie wiedzą nic o czekającym ich locie. Benzyna dolana. Wszystko skontrolowane. SP—ACM gotów jest do startu.

Mechanik zapala papierosa i patrzy w stronę miasta.

Po szosie pędzi samochód. Ostre buczenie klaksonu, tłucze się wśród ulic. Zgrzyt hamulców. Z samochodu wyskakują piloci. Przed chwilą przyszli do Aeroklubu. Nie są przygotowani do lotu. Nie mają na sobie futrzanych kombinezonów, rękawic, nawet mapy. Nie przeraża ich jednak lot w takich warunkach. Czesiek Chochorowski był przecież pilotem myśliwskim pułku „Warszawa", a Mietek Szlegiel walczył w polskich dywizjonach w Anglii. A tu chodzi o życie ludzi. To chyba wystarczy.

Czasu jest mało. Szybko wsiadają do samolotu. Cenną paczkę z lekarstwami chronią pieczołowicie.

Lecą na Inowrocław. SP—ACM rozpoczyna wyścig ze śmiercią.

* * *

Pogoda fatalna. Pułap — 200 metrów. Widoczność — prawie żadna. Samolot przepycha się „na ślepo" przez mgłę, pokonując przestrzeń. Zaczyna się „huśtawka". Do tego przyłącza się zimno.

Zmarznięte dłonie z trudem utrzymują drążek sterowy. Dmie silny wiatr. Pułap obniża się z każdą chwilą. SP—ACM walczy uparcie z przestrzenią.

Czesiek Chochorowski przypomina sobie nie tak dawne czasy frontowe, kiedy latało się na zadania bojowe w podobnych warunkach, bez względu na pogodę.

Robi się coraz zimniej. Piloci zmieniają się przy sterach. Czas płynie. Są coraz bliżej celu.

Po niespełna dwóch godzinach lotu lądują wyczerpani, lecz nie złamani na duchu na lotnisku w Inowrocławiu.

Nowa trudność. Od lotniska do miasta kawał drogi. Zaczyna się olimpijski bieg ku szosie.

Szpital! Rozmowa z doktorem Hanaszem, zresztą niedługa, gdyż lekarz musi zrobić zastrzyki. Teraz decydują minuty. — Gdybyście panowie przylecieli dwie godziny później, kto wie — znaczący ruch ręką. Trzask drzwi. Zostali sami. Ciche sale szpitalne robią na nich niesamowite wrażenie. Gdzieś tam, za lakierowanymi drzwiami którejś z sal, toczy się uparta walka ze śmiercią.

Minuty upływają jedna za drugą.

Cisza....

W szeroko otwartych drzwiach staje lekarz. Oczy ma pogodne. Na twarzy uśmiech.

* * *

W kilka dni po wyżej opisanych wypadkach, na adres Aeroklubu Jeleniogórskiego nadszedł list:

Publiczny Szpital
Powiatowy
w Inowrocławiu

Do
Zarządu Aeroklubu
w Jeleniej Górze

Niniejszym pragnę wyrazić jak najserdeczniejsze podziękowania całemu Aeroklubowi oraz lotnikom ob. Czesławowi Chochorowskiemu i ob. Mieczysławowi Szlegielowi za ofiarną pomoc, okazaną przy dostarczeniu tak szybko leku przeciw trichinozie.

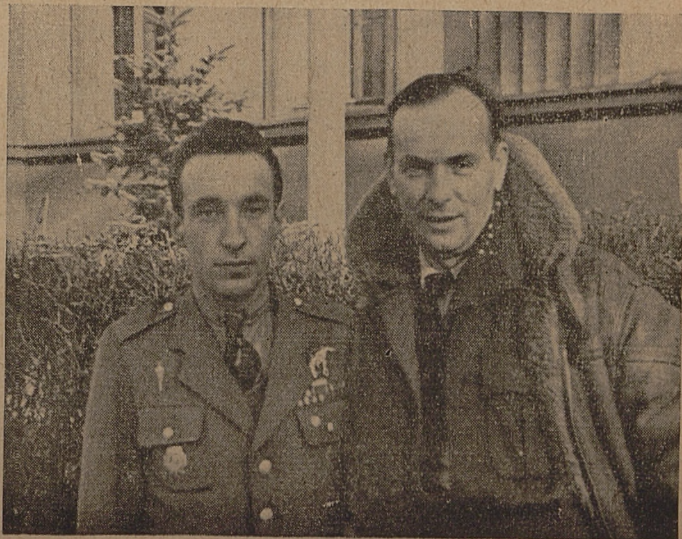
Społeczeństwo miejscowe jest pełne podziwu i uznania dla wyczynu lotniczego pilotów, którzy lecąc w trudnych warunkach atmosferycznych wykazali wielkie wyrobienie obywatelskie, niosąc pomoc bliźnim.

Przy tej okazji rzucam myśl, ażeby stworzyć przy każdym Aeroklubie Regionalnym coś w rodzaju lotniczego pogotowia sanitarnego, celem szybkiego transportu chorych, lekarzy lub lekarstw. Zorganizowanie takiego pogotowia przyczyniłoby się w dużym stopniu do ratowania życia obywateli.

Łączę wyrazy szacunku, szczerego uznania i serdecznego podziękowania dla całego Klubu.

Dyrektor Szpitala
(Dr med. Bol. Hanasz)

Na zdjęciu: Piloci Czesław Chochorowski i Mieczysław Szlegiel.



Jak można budować samemu samolot?

SAMOLOT W PUDEŁKU

A. MAŃKOWSKI, kpt.

Gdyby przeprowadzić ankietę wśród entuzjastów lotnictwa na temat, na jakim samolocie chcieliby latać, to bez przesady można zaryzykować twierdzenie, że odpowiedzi w dziewięćdziesięciu procentach brzmiałyby — na własnym. To „na własnym" należy rozumieć nie tylko, żeby był własnością danego osobnika. Raczej chodzi o własną konstrukcję lub co najmniej o własne wykonanie.

Dowodem, że powyższe twierdzenie jest słuszne może być fakt, że do Redakcji Czasopism Lotniczych stale napływają listy z zapytaniami o plany warsztatowe szybowców.

Autorzy listów, najwidoczniej młodzi entuzjaści, kalkulują sobie całkiem trzeźwo: samolotu nie będziemy budowali, bo oprócz płatowca trzeba mieć również i silnik. Natomiast szybowiec, to jakoś łatwiej będzie, szczególnie szkolny, bowiem jest przecież prosty w budowie i nieskomplikowany w obsłudze. Marząc o samolocie, pragną zrealizować przynajmniej budowę szybowca.

Ale jest wielu takich, którzy wierząc w swe siły i „genialność", buduje domowym sposobem, z wielkim entuzjazmem i zapałem coś, co kształtami bardzo przypomina samolot, zaopatrzone jest zazwyczaj w silnik motocyklowy, a co nigdy, na szczęście, nie wzleci w powietrze. Gdyby bowiem wzleciało, z pewnością trzeba by stworzyć legendę o współczesnym Ikarze.

Jednak sprawa nie jest tak błaha, aby przejść nad nią do porządku dziennego. Chodzi tu nie tylko o udostępnienie czy umożliwienie grupie najzagorzalszych zapaleńców budowania „europlanów". Idea zbudowania własnego samolotu posiada swoje wielkie tradycje i dobre strony. Przede wszystkim budowanie samolotu czy szybowca przez domorosłych konstruktorów, jeżeli zostałoby postawione we właściwy sposób, może dać piękne rezultaty, bez uszczerbku finansowego dla gospodarki Państwa, a raczej dając bezpośredni i pośredni zysk, zarówno materialny, jak i moralny.

Przed niespełna czternastu laty cały świat entuzjazmował się rezultatami domorosłego konstruktora francuskiego p. de Miguet, którego „Pou dú Ciel" zdawało się spowoduje pewnego rodzaju rewolucję w lotnictwie sportowym. Okazało się, że posiadając jako tako wyposażony warsztat stolarski i trochę możliwości warsztatowo - ślusarskich, można sobie zbudować samolot.

Niestety „Pou dú Ciel" okazał się niebezpieczny, gdyż domorosły konstruktor mimo ładnych rezultatów, osiągniętych na swym płatowcu, nie przewidział poważnego błędu konstrukcji, jakim było wpadanie w cień aerodynamiczny drugiego płata przy nurkowaniu („Pou dú Ciel" miał układ płatów w tandem). Szereg katastrof, którym uległy „Pou dú Ciel'ki" skłoniły rząd francuski do zawieszenia latania na tym typie samolotu.

Nie o takim lotnictwie pragnę mówić i nie o tego rodzaju samolot chodzi. Droga do urzeczywistnienia tego celu prowadzi poprzez fabrykę samolotów.

Opracowany przez konstruktora lotniczego, prosty w budowie i obsłudze, bezpieczny w pilotażu, słabosilnikowy samolot, oto podstawa, na której można by oprzeć realizację idei własnego samolotu.

Aby to osiągnąć, należałoby polecić doświadczonemu konstruktorowi opracowanie prototypu samolotu jednomiejscowego na silnik o mocy 30 — 35 KM. Następnie trzeba wykonać taki prototyp i po przeprowadzeniu homologacji dopuścić do „domowej" produkcji.

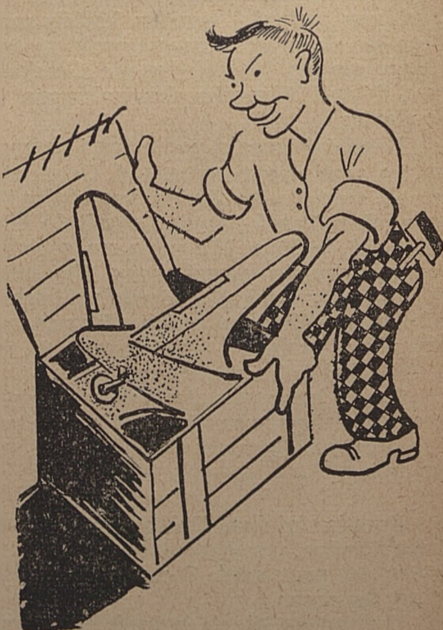
Sprawa polegałaby na tym, że fabryka (PZL czy LWD) zajęłaby się produkcją zespołów konstrukcyjnych zarówno w drzewie jak i w metalu, które przysyłałyby zamawiającemu w pudełku. Montarz i drobne, a stosunkowo kosztowne roboty przy wykończeniu samolotu, prowadzone pod ścisłą kontrolą KCSP, wykonaliby domorośli konstruktorzy.

Praca, domorosłych konstuktorów polegałaby na budowaniu tych elementów konstrukcji, których niezbyt dokładne wykonanie nie zagrażałoby całości płatowca, na przykład: żebra skrzydłowe, listwy na krawędzie spływu itp. Pozatem montaż całych zespołów, jak kadłub, skrzydła, opierzenie ogonowe, zabudowa silnika, armatur i tysiące najrozmaitszych drobnych, lecz nieodzownych prac, krycie sklejką i płótnem, cellonowanie i lakierowanie, wszystko to dawałoby budującym entuzjastom nie mniej satysfakcji, aniżeli dotychczasowe próby, które z góry skazane są na niepowodzenie.

W ten sposób przemysł lotniczy otrzymałby od tysięcy zainteresowanych zamówienia na elementy konstrukcyjne, młodzież lotnicza skupiona w różnych organizacjach wyżywałaby się, budując samoloty pełnowartościowe, podnosząc jednocześnie poziom kultury technicznej.

Jeszcze jedno. Z szeregów młodzieży przez rozpowszechnianie tej idei poczęłyby się wyłaniać talenty konstruktorskie, które istnieją w postaci potencjalnej wśród naszych młodych entuzjastów.

Jesteśmy narodem o wielkich możliwościach pod tym względem. Wśród nazwisk wielkich ludzi nie rzadko spotykamy Polaków. Jest rzeczą znaną i wiadomą, że młodzież robotnicza czy chłopska posiada w sobie niespożyte wartości, nie wyżyte w kierunku technicznym i dlatego właśnie w szeregach tej młodzieży należy szukać przyszłych naszych konstruktorów lotniczych.

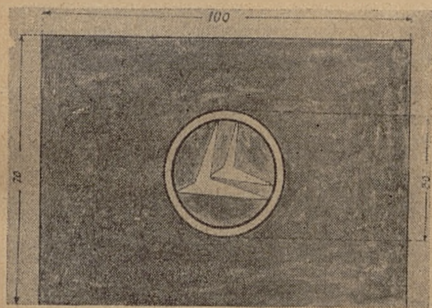


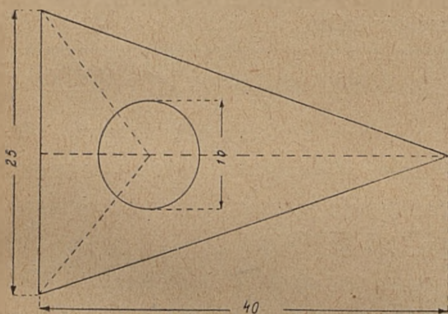
ADRESY OKRĘGÓW WOJEWÓDZKICH LIGI LOTNICZEJ

Wobec licznych zapytań ze strony naszych Czytelników o adresy Okręgów Wojewódzkich Ligi Lotniczej — czynimy zadość życzeniom i prosimy o zwracanie się celem otrzymania dokładnych informacji organizacyjnych pod niżej wymienionymi adresami:

Bydgoszcz — Aleja 1-go Maja 92,
Lublin — ul. Krak.-Przedmieście 62,
Rzeszów — ul. Jagiellońska 5,
Łódź — 6-go Sierpnia 1/3,
Kielce — ul. Sienkiewicza 25,
Szczecin — Al. Wojska Polskiego 29,
Gdańsk—Wrzeszcz — Kościuszki 38,
Poznań — ul. Wały Jana III 12,
Kraków — ul. Smoleńsk 14,
Wrocław — Gen. Świerczewskiego 57,
Warszawa — (Okręg Stołeczny) — ul. Nowogrodzka 49,
Białystok — Komisarz Wojewódzki L.L. ob. Borowski Aleksander — Urząd Wojewódzki
Olsztyn — Komisarz Wojewódzki L.L. ob. Kruczyński — Ratusz II p. pokój Nr 70
Województwo Warszawskie — Komisarz Wojewódzki L.L. ob. M. Walentynowski — Pruszków, ul. Kraszewskiego 21.

FLAGI I PROPORCZYKI LIGI LOTNICZEJ





Podajemy powyżej szkice i wymiary flag i proporczyków Ligi Lotniczej. Kolor ich jest niebieski, godło białe.

LIGA LOTNICZA NA TERENIE MINISTERSTWA PRACY

Minister Pracy i Opieki Społecznej, ob. Rusinek wyraził zgodę na zakładanie kół Ligi Lotniczej na terenie zarówno Ministerstwa jak i na placówkach podległych M.P. i O.S.

KURS PRZODOWNIKÓW MODELARSTWA LOTNICZEGO

Dyrekcja Okręgowa Ligi Lotniczej w Katowicach przygotowuje się do przeprowadzenia 4 kursów dla przodowników modelarstwa lotniczego: w Zabrzu, Bytomiu, Strzelcach i Sosnowcu.



WIADOMOŚCI LIGI LOTNICZEJ

LIGA LOTNICZA NA ŚLĄSKU

Okręg Śląsko - Dąbrowski pochwalić się już może ładnymi osiągnięciami. Posiada bowiem w 26 całkowicie zorganizowanych obwodach 51 149 członków.

Z 26 obwodów — 20 stanowią obwody powiatowe, pozostałe 6 pracują na terenie miast.

157 kół Ligi Lotniczej na terenie okręgu skupia 42 tysiące członków. Kół szkolnych, które skupiają 9 000 członków jest 88.

W chwili obecnej organizuje się dwa obwody wydzielone, a mianowicie: Obwód Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych i Obwód Dyrekcji Poczt i Telegrafów.

Według wstępnych obliczeń, zorganizowanie D.O.K.P. powinno przysporzyć Lidze Lotniczej 60 kół z 50 tysiącami członków.

Najlepiej pracującym obwodem Okręgu Śląsko - Dąbrowskiego jest Zabrze. Posiada ono 30 zorganizowanych kół Ligi Lotniczej z 18 tysiącami członków.

MODELARSTWO W OKRĘGU ŚLĄSKO-DĄBROWSKIM

W następujących miejscowościach na Śląsku znajdują się modelarnie lotnicze: Chorzów, Świętochłowice, Sosnowiec, Wodzisław, Piotrowice, Katowice. W modelarniach tych pracuje ogółem 960 modelarzy. Organizuje się 8 nowych modelarni w następujących miejscowościach: Rybnik, Tarnowskie Góry, Ruda Śląska, Bytom, Zabrze, Biała (pow. Prudnik), Piaski i Będzin.

KOŁO LIGI LOTNICZEJ W WYTWÓRNI PAPIERU

Na terenie jednej z największych papierni w Polsce w Jeziornie zostało zorganizowane samorzutnie wśród pracowników wytwórni — koło Ligi Lotniczej.

JAK ZORGANIZOWAĆ MODELARNIĘ?

Pytanie takie zadają nam dziesiątki Czytelników w swoich listach do Redakcji SiM-u. Zamiast odpowiedzi przedrukowujemy poniżej list Waszego kolegi, modelarza z Gliwic. Bierzcie przykład z modelarzy z Gliwic. Tak właśnie trzeba organizować modelarnię!

Gliwice, 25. 10. 47.

Kochana Redakcjo!

Chcę donieść Wam wesołą nowinę. Oto z inicjatywy Kuratorium Szkolnego Okręgu Śląsko-Dąbrowskiego, z okazji Tygodnia Lotniczego, powstała przy II Państwowym Gimnazjum i Liceum Męskim w Gliwicach modelarnia lotnicza.

Właściwie to tylko dostaliśmy maleńki pokoik o powierzchni 15 m², czarny od sadzy i dymu, jak święta ziemia, który urządziliśmy i wyposażyliśmy własnym wysiłkiem. Było nas sześciu (teraz już dwunastu). Dwóch zeskrobało i wymalowało ściany, reszta poznosiła szafki, warsztat stolarski, jedno połamane krzesło i duży stół. Ściany przystroiliśmy obrazkami, fotografiami i planami modeli i samolotów. Potem każdy przyniósł jakie mógł narzędzia i materiał. Zaczęliśmy robić: ja — „Jura", inni — „Smyki", „Junaki" i „Orlątka", a wszyscy razem — największą chlubę modelarni, własnej konstrukcji — odrzutowca!

Pewnego wieczoru, gdyśmy pracowali nad naszymi „maszynami", odwiedził nas pan Dyrektor i stwierdził, że jest nam za ciasno. My oczywiście potwierdziliśmy i w rezultacie dostaliśmy sąsiadujące z naszym pokoikiem jeszcze dwa pokoje. Co to była za uciecha! Od razu przyjęliśmy 6-ciu nowych członków i jazda do roboty.

Mycie podłóg i okien, znoszenie „mebli", jednym słowem całe piekło. W tydzień potem dysponowaliśmy pełną szafą narzędzi, drugą materiałów i trzecią różnych gratów, przydatnych do budowy.

Wszystko to zdobyliśmy sami, bez niczyjej pomocy. W pierwszym pokoju jest warsztat, w drugim „hala montażowa", w trzecim „biuro konstrukcyjne". W środę 22-go mieliśmy wolny od nauki dzień — była pogoda, więc modele pod pachę i jazda na lotnisko.

Pierwszy startował odrzutowiec, który nie zawiódł naszych nadziei; podczas pracy silnika, trwającej 38 sek., nabrał bardzo dużej szybkości i ok. 50 m wysokości. Potem przyszła kolej na „Jura", który lata bardzo ładnie, a po nim latały pozostałe modele.

W niedzielę o ile pogoda dopisze pójdziemy znowu.

W odrzutowcu wprowadziliśmy ulepszenia i czekamy niecierpliwie na pogodę.

Chciałbym się jeszcze zapytać, gdzie mamy zgłosić naszą modelarnię i skąd uzyskać pomoc materialną, bo jak dotąd, to każdy daje „forsę", gdy coś potrzeba, a potrzeba: listew, sklejki, lakieru i kleju. Kosztuje to dużo pieniędzy i nieraz brakuje kleju na wykończenie modelu.

Teraz konstruujemy dwie nowe „maszyny": wyczynowy szybowiec „Sokół" JS-3, który już jest na ukończeniu (cacko, 2 500 mm rozpiętości!) i „Vampire'a" z silnikiem odrzutowym. (Jest tu nas 4 konstruktorów).

W konstruowaniu bardzo pomocnym był i jest nam SiM. Prosimy też, żebyście drukowali więcej planów i artykułów z dziedziny techniki modelarskiej, zamiast artykułów beletrystycznych.

1 listopada ma być ukończony silniczek samozapłonowy, przekonstruowany z niemieckiego planu silnika benzynowego, a na warsztat pójdzie silniczek, konstrukcji naszego kolegi, kierownika modelarni — Romana Wójcika, samozapłonowy o pojemności 6,5 cm³.

Prosimy o jak najszybszą odpowiedź na nasze pytania na łamach poczty lotniczej.

(—) Jerzy Śmielkiewicz
Gliwice, Sienkiewicza 6/5.

Ochotniczy nabór kandydatów
DO
OFICERSKIEJ SZKOŁY LOTNICZEJ

Dowództwo Wojsk Lotniczych ogłasza ochotniczy nabór kandydatów do Oficerskiej Szkoły Lotniczej na

3-letni KURS PILOTAŻU

i

2-letni KURS STRZELCÓW – RADIOTELEGRAFISTÓW

(podoficerów zawodowych)

Warunki przyjęcia na kurs pilotażu:

1) wiek: od 18 do 21 roku życia.
2) wykształcenie: co najmniej 4 klasy gimnazjalne lub zawodowe (tzw. mała matura)

Warunki przyjęcia kandydatów na kurs strzelców - radiotelegrafistów:

1) wiek: od 19 do 22 roku życia.
2) wykształcenie: co najmniej 7 klas szkoły powszechnej.

Podania należy przesyłać do dnia 24.XII. br. pod adresem:

DOWÓDZTWO WOJSK LOTNICZYCH,
Warszawa, ul. Wawelska Nr 7 pokój Nr 240.

Do podań winny być dołączone:

1) życiorys własnoręcznie napisany,
2) metryka urodzenia (względnie dokument zastępczy)
3) świadectwo szkolne
4) świadectwo zdrowia, wydane przez lekarza wojskowego lub powiatowego,
5) zobowiązanie kandydata do służby zawodowej,
6) jeżeli kandydat jest członkiem organizacji młodzieżowej, załączyć opinię tej organizacji.
7) ewentualne świadectwo ukończenia kursu lotniczego (szybownictwo, spadochroniarstwo, lotnictwo motorowe).

UWAGA:

Kandydaci pełniący służbę wojskową winni złożyć podania drogą służbową.

Poczta Lotnicza

OB. ŻÓŁKIEWICZ TADEUSZ, Wrocław. — O ile w okularach będziecie posiadać ostrość wzroku każdego oka równą 0,7, to przypuszczam, że będziecie zdolni jako pilot szybowcowy. (f).

„PRZYJACIEL" z Olsztyna. — Jeżeli uważacie, że „SiM" i „Skrzydlata" są przestarzałe już teraz, to chyba nic się nie stanie, jeżeli rozdamy je bezpłatnie za pięć lat. Prawda?

OB. KUBIŚ ZDZISŁAW, Piaski Niemojewskie. — Teoretyczny kurs szybowcowy możecie zorganizować u siebie, o ile zgłosi się odpowiednia ilość kandydatów. Zwróćcie się w tej sprawie do Łódzkiego Okręgu L. L.

Dh ZMARZŁY MICHAŁ, Nisko n. Sanem. — Jako harcerzowi przysługuje Wam prenumerata ulgowa. Brakujące numery „SiM-u" i „Skrzydlatej" nabyć można w kolportażu „Prasy Wojskowej" w Warszawie, Al. Sikorskiego 91. Z humoru lotniczego chętnie skorzystamy, o ile tylko będzie coś oryginalnego.

OB. ZIELIŃSKI, Sosnowiec. — 1) PZL-S-1, konstrukcji inż. Stankiewicza rozbił się w czasie prób. 2) Członkom Ligi Lotniczej przysługuje prenumerata ulgowa. Przesyłamy pozdrowienia.

OB. STERZUK E., Chełm Lub. — Być może, że w przyszłym roku „SiM" będzie wychodził w zwiększonej objętości. Wkładek z odcinkami powieści lotniczych nie będzie. Powieści te będziecie mogli wkrótce nabyć w Wyd. „Prasa Wojskowa" po bardzo przystępnej cenie. Z oryginalnego humoru skorzystamy zawsze. Spis treści „SiM-u" i „Skrzydlatej" będzie wydany. Dziękujemy za życzenia.

OB. ANDRZEJ WALLIS, Kraków. — Cieszymy się z Waszych postępów w nauce. Życzymy dalszych sukcesów w pracy dla dobra polskiego lotnictwa.

OB. EUGENIUSZ OSTROWSKI, Łowicz. — Rzetelna praca dla lotnictwa jest najlepszym dowodem pamięci o poległych.

„Skrzydlata" wychodzi teraz regularnie. Opóźnienie SiM-u spowodowane było trudnościami technicznymi. O ile zdjęcia i plany samolotów i szybowców będą odpowiadały naszym warunkom — wykorzystamy. Zaświadczeń „o zdolności do lotnictwa" Redakcja nie wydaje. Piszcie do nas częściej. Przesyłamy pozdrowienia.

UWAGA PRENUMERATORZY!

W związku z końcowym okresem bilansowym, Administracja Czasopism Lotniczych zwraca się do zalegających z opłatami Prenumeratorów, z prośbą o wyrównanie wszystkich zaległości z roku 1947-go i o dokonanie wpłat na nowy okres prenumeraty **najpóźniej do dnia 31-go stycznia 1948 r.**

Prenumeratorom, którzy w tym terminie nie wyrównają swoich zaległości, będziemy zmuszeni przerwać wysyłkę do czasu wpłynięcia przekazu.

Wpłacać należy na konto P. K. O. nr. I-978, Warszawa. Wydawnictwo Czasopism Lotniczych.

SPROSTOWANIE

W nr. 48 (76) na stronie 588 w ogłoszeniu dotyczącym Konkursu Ligi Lotniczej na projekt wycinanek szybowców i modelu redukcyjnego z kartonu, w spisie nagród winno być:

3. za wycinankę modelu szybowca o rozpiętości 50 cm I nagr. 4 000 zł,

6. za wycinankę modelu redukcyjnego o rozpiętości 50 cm II nagr. 6 000 zł.

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej Red.: Janusz Przymanowski, mjr. Zast. Red.: A Mańkowski, kpt. Sekr. Odp. A. Windholz, kpt. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/4 Tel.: 88 350 - 02. Adres Kolportażu: W-wa, Aleje gen. Sikorskiego Nr 91 (Gmach W.I.G.).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie — 40 zł; kwartalnie — 115 zł; półrocznie — 220 zł; rocznie — 400 zł. **ULGOWA PRENUMERATA** dla jednostek W. P., organizacji sportu lotniczego itp. kwartalnie—100 zł; półrocznie—185 zł; rocznie—350 zł. Wpłacać czekami na konto PKO: I-978 właść. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa

Druk. Zakł. Graf. „Prasa Wojsk." Warszawa, Al. gen. Sikorskiego 91. Opłata pocztowa uiszczona gotówką. B-39400